

NOUVELLE-CALEDONIE

-----  
GOUVERNEMENT  
-----

N° 2017 - 1821 /GNC

du 08 AOUT 2017

Ampliations :

H-C	1
Congrès	1
DAE	1
Intéressée	1
JONC	1
Archives	1

**ARRÊTÉ**

**relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Maintenance Pacifique SARL par la société  
Supercal Equipement, filiale du groupe Jeandot**

Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie,

Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu la loi modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu le code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie, notamment ses articles Lp. 431-1 à Lp. 431-10 ;

Vu la délibération n° 34 du 22 décembre 2014 fixant le nombre de membres du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ;

Vu la délibération n° 2015-26D/GNC du 3 avril 2015 chargeant les membres du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie d'une mission d'animation et du contrôle d'un secteur de l'administration ;

Vu l'arrêté n° 2015-4082/GNC-Pr du 1<sup>er</sup> avril 2015 constatant la prise de fonctions des membres du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ;

Vu l'arrêté n° 2015-4084/GNC-Pr du 1<sup>er</sup> avril 2015 constatant la prise de fonctions du président et du vice-président du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ;

Vu l'arrêté n° 2015-5972/GNC-Pr du 3 juin 2015 constatant la fin de fonctions de M. André-Jean Léopold et la prise de fonctions de Mme Hélène Iékawé en qualité de membre du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ;

Vu l'arrêté n° 2015-7760/GNC-Pr du 10 juillet 2015 constatant la fin de fonctions de Mme Sonia Backès et la prise de fonctions de Mme Isabelle Champmoreau en qualité de membre du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ;

Vu l'arrêté n° 2016-3856/GNC-Pr du 25 avril 2016 constatant la fin de fonctions de M. Thierry Cornaille et la prise de fonctions de M. Philippe Dunoyer en qualité de membre du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ;

Vu l'arrêté n° 2013-3271/GNC du 19 novembre 2013 pris en application de l'article 3 de la loi du pays n° 2013-8 du 24 octobre 2013 relative à la concurrence en Nouvelle-Calédonie concernant le communiqué et le contenu du dossier de notification d'une opération de concentration ;

Vu l'arrêté n° 2013-3277/GNC du 19 novembre 2013 pris en application de l'article 9 de la loi du pays n° 2013-8 du 24 octobre 2013 relative à la concurrence en Nouvelle-Calédonie et concernant les modalités d'application d'une opération de concentration ;

Vu le dossier de notification déposé le 23 mars 2017 portant le numéro d'instruction 2017-CC-005, consistant en la prise de contrôle exclusif, par le groupe Jeandot, *via* sa filiale Supercal Equipement SARL, de la société Maintenance Pacifique SARL ;

Vu les courriers d'incomplétude n° CS17-3151-385 DAE du 28 mars 2017 et n° CS17-3151-385 DAE du 7 avril 2017 ;

Vu les éléments de réponse du mandataire du groupe Jeandot reçus à la direction des affaires économiques les 3 avril, 12 mai, 24 mai et 15 juin 2017 ;

Vu le courrier n° CS17-3151-695 DAE du 26 juin 2017 reconnaissant la complétude du dossier de notification ;

Vu le communiqué concernant le résumé de l'opération dans le dossier de notification publié le 21 juin 2017 sur le site internet de la direction des affaires économiques de la Nouvelle-Calédonie ;

Vu le rapport de motivation du gouvernement n° AG17-3151-1183 annexé au présent arrêté concernant le dossier référencé sous le numéro 2017-CC-005 ;

Considérant que l'opération en ce qu'elle entraîne la prise de contrôle exclusif de la SARL Maintenance Pacifique par la société Supercal Equipement (groupe Jeandot), constitue une opération de concentration visée à l'article Lp. 431-1 du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie, soumise à autorisation préalable du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ;

Considérant les délimitations des marchés amont et aval dans le secteur de la distribution de véhicules industriels, concernés par l'opération notifiée ;

Considérant que l'analyse concurrentielle développée dans le rapport de motivation n° AG17-3151-1183 annexé au présent arrêté, démontre que l'opération notifiée, consistant en la prise de contrôle exclusif de la SARL Maintenance Pacifique par le groupe Jeandot, n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence, notamment par création ou renforcement d'une position dominante ou par création ou renforcement d'une puissance d'achat qui placerait les fournisseurs en situation de dépendance économique,

## ARRETE

**Article 1<sup>er</sup>** : L'opération consistant en la prise de contrôle exclusif de la société Maintenance Pacifique SARL par la société Supercal Equipement, filiale du groupe Jeandot, telle que présentée dans le dossier référencé sous le numéro 2017-CC-005 est autorisée.

**Article 2** : La présente autorisation est délivrée conformément à l'article Lp. 431-1 et suivants du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie, sans préjudice de l'éventuelle application des autres réglementations en vigueur en Nouvelle-Calédonie, notamment les dispositions du livre IV du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie.

**Article 3** : Le présent arrêté ainsi que le rapport de motivation du gouvernement annexé n° AG17-3151-1183 seront notifiés à l'intéressée afin de tenir compte de son intérêt légitime à occulter ses secrets d'affaires.

**Article 4** : A compter de la réception des observations de l'intéressée, le présent arrêté ainsi que son rapport de motivation n° AG17-3151-1183 annexé et occulté des secrets d'affaires seront transmis au haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie et publiés au *Journal officiel* de la Nouvelle-Calédonie.

Le président du gouvernement  
de la Nouvelle-Calédonie

Philippe GERMAIN

**NOUVELLE-CALEDONIE**

-----  
**GOUVERNEMENT**  
 -----

Nouméa, le 26 juillet 2017

**N° AG17-3151-1183**

**ANNEXE**  
**RAPPORT DU GOUVERNEMENT**  
**DE LA NOUVELLE-CALEDONIE**  
**RELATIF A LA PRISE DE CONTROLE EXCLUSIF DE LA SARL MAINTENANCE PACIFIQUE**  
**PAR LA SARL SUPERCAL EQUIPEMENT**

**SOMMAIRE**

I.	La saisine .....	4
II.	Contrôlabilité de l'opération et présentation des entreprises concernées .....	4
	A. Contrôlabilité de l'opération .....	4
	B. Présentation des parties à l'opération .....	5
III.	Délimitation des marchés pertinents .....	5
	A. Les marchés amont de l'approvisionnement en pièces de rechange pour véhicules industriels .....	6
	B. Le marché de la distribution de pièces de rechange pour véhicules industriels .....	8
	C. Le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels .....	9
IV.	Analyse concurrentielle.....	11
	A. Analyse des effets horizontaux .....	11
	B. Analyse des effets verticaux .....	12
V.	Conclusion générale sur les risques d'atteinte à la concurrence .....	13

## ***I. La saisine***

---

1. Par dépôt d'un dossier de notification référencé sous le numéro 2017-CC-005, déclaré complet au 15 juin 2017<sup>1</sup>, la Sarl Supercal Equipement (SE) représentée par son mandataire, Maître Frédéric DESCOMBES, Cabinet D&S LEGAL, sollicite l'autorisation du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie pour la réalisation d'une opération de concentration consistant en la prise de contrôle exclusif de la Sarl Maintenance Pacifique (MAINPAC).

## ***II. Contrôlabilité de l'opération et présentation des entreprises concernées***

---

### ***A. Contrôlabilité de l'opération***

2. Conformément à l'article Lp.431-1 du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie (ci-après, le « code de commerce ») :

*« Une opération de concentration est réalisée :*

*[...]*

*2° Lorsqu'une ou plusieurs personnes, détenant déjà le contrôle d'une entreprise au moins ou lorsqu'une ou plusieurs entreprises acquièrent, directement ou indirectement, que ce soit par prise de participation au capital ou achat d'éléments d'actifs, contrat ou tout autre moyen, le contrôle de l'ensemble ou de parties d'une ou plusieurs autres entreprises.*

*[...] »*

3. Par ailleurs l'article Lp. 431-2 du code de commerce précise :

*« Toute opération de concentration, au sens de l'article Lp. 431-1, est soumise aux dispositions des articles Lp. 431-3 à Lp. 431-8, lorsque le chiffre d'affaires total réalisé en Nouvelle-Calédonie par les entreprises ou groupes de personnes physiques ou morales parties à la concentration est supérieur à 600 000 000 F.CFP. »*

4. En l'espèce, l'opération notifiée, formalisée par un protocole d'accord en date du 22 mars 2017, consiste en l'acquisition de la totalité des parts sociales de la Sarl Maintenance Pacifique par la Sarl Supercal Equipement.
5. En ce qu'elle entraîne la prise de contrôle exclusif de la société Maintenance Pacifique par la société Supercal Equipement, l'opération notifiée constitue une opération de concentration au sens de l'article Lp. 431-1 du code de commerce.
6. Le chiffre d'affaires total réalisé en Nouvelle-Calédonie par le groupe Jeandot, auquel appartient Supercal Equipement, s'élève à environ [secret des affaires] francs C.F.P pour l'exercice clos au 30 juin 2016.
7. Le chiffre d'affaires total réalisé en Nouvelle-Calédonie par la société cible est de [secret des affaires] francs C.F.P pour l'exercice clos au 31 décembre 2016.

---

<sup>1</sup> Au regard des éléments d'information prescrits par l'arrêté n° 2013-3271/GNC du 19 novembre 2013.

8. Compte tenu des chiffres d'affaires réalisés par les entreprises concernées, le seuil de contrôle mentionné au point I de l'article Lp. 431-2 du code de commerce est franchi. L'opération de concentration est donc soumise aux articles Lp. 431-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

### ***B. Présentation des parties à l'opération***

9. La Sarl Supercal Equipement (ci-après « SE » ou « Supercal ») est une filiale à 100 % de la Sarl Holding Groupe Jeandot (HGJ), laquelle est détenue à 96 % par la famille Jeandot.
10. Le groupe Jeandot est à la tête de plusieurs sociétés actives dans le secteur de la distribution de véhicules automobiles neufs *via* les sociétés Autocal (marques Kia et Suzuki), Johnston & Cie (Ford, Jaguar et Land Rover), US Automobile (Fiat, Alfa Roméo, Jeep et Dodge), SIA (Audi, Porsche et Volkswagen) et Sodauto (Renault et Dacia).
11. Ce groupe est présent dans la distribution de véhicules d'occasion *via* sa filiale Parking Bir Hakeim et ses concessions Johnston & Cie, SIA, Supercal et Sodauto. Il est également présent dans le secteur de la fourniture de service d'entretien et de réparation *via* les ateliers de ses filiales Sodauto (Renault, Dacia, Renault Trucks et Irisbus) et Rapido (toutes marques).
12. Le groupe Jeandot est également actif dans les secteurs de la distribution de véhicules et engins industriels neufs et d'occasions *via* ses filiales Supercal (Volvo Trucks) et Sodauto (Renault Trucks, Irisbus), de pièces de rechange et d'accessoire pour véhicules et engins industriels, ainsi que dans le secteur de la réparation et de l'entretien de tels véhicules (Sodauto) et engins (Supercal).
13. Enfin, le groupe Jeandot est également actif dans le secteur location, financement, transitaire et transport aérien.
14. La société Maintenance Pacifique (ci-après « Mainpac »), est une société active dans le secteur de la maintenance et la réparation de véhicules industriels type « poids lourds ». Son activité est essentiellement constituée de services d'entretien et de réparation des poids lourds de la marque « Volvo Trucks », en tant que réparateur agréé par le constructeur. Elle est contrôlée par Messieurs P. Sartor et G. Panier qui détiennent respectivement 65 % et 35 % du capital social.
15. Aux termes du protocole d'accord signé le 22 mars 2017, Supercal acquerra la totalité du capital social de Mainpac.

### ***III. Délimitation des marchés pertinents***

---

16. L'analyse concurrentielle des effets d'une opération de concentration au sens de l'article Lp. 431-1 du code de commerce (opération de croissance « externe »), doit être réalisée sur un (ou des) marché(s) pertinent(s) délimités conformément aux principes du droit de la concurrence.
17. La définition des marchés pertinents constitue une étape essentielle du contrôle des concentrations dans la mesure où elle permet d'identifier, dans un premier temps, le périmètre à l'intérieur duquel

s'exerce la concurrence entre les entreprises et d'apprécier, dans un deuxième temps, leur pouvoir de marché. Cette analyse couvre les marchés sur lesquels les parties sont simultanément actives mais elle peut également s'étendre aux marchés ayant un lien de connexité (« vertical » ou « congloméral ») susceptible de renforcer le pouvoir de marché de la nouvelle entité.

18. La délimitation du marché pertinent se fonde, d'une part sur un examen des caractéristiques objectives du produit ou du service en cause (caractéristiques physiques, besoins ou préférences des clients, différences de prix, canaux de distribution, positionnement commercial, environnement juridique) et, d'autre part sur la zone géographique sur laquelle les offreurs exercent une pression concurrentielle effective et pour laquelle l'analyse des éléments tels que les coûts de transport, la distance ou le temps de parcours des acheteurs, les contraintes légales et réglementaires, les préférences des clients sont autant d'indices permettant de circonscrire le marché.
19. Dans le secteur de la distribution automobile, la pratique décisionnelle nationale<sup>2</sup> distingue traditionnellement : (i) la distribution de véhicules automobiles particuliers neufs et destinés à une clientèle de particuliers, (ii) la distribution de véhicules automobiles particuliers neufs et destinés à une clientèle de professionnels, (iii) la distribution de véhicules automobiles commerciaux (notamment les véhicules utilitaires légers), (iv) la distribution de véhicules automobiles d'occasion, (v) la distribution de pièces de rechange et d'accessoires automobiles, (vi) les services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles, (vii) les services de location.
20. Le gouvernement de Nouvelle-Calédonie a retenu une approche similaire à l'occasion d'une précédente opération<sup>3</sup>.
21. Par analogie avec la distribution automobile, il peut être distingué, au sein du secteur de la distribution de véhicules industriels, les marchés suivants<sup>4</sup> : (i) la distribution de véhicules industriels neufs, (ii) la distribution de véhicules industriels d'occasion, (iii) la distribution de pièces de rechange et d'accessoires pour véhicules industriels, (iv) les services d'entretien et de réparation de véhicules industriels<sup>5</sup>, (iv) et les services de location de véhicules industriels.
22. En l'espèce, les parties à l'opération sont actives sur les marchés de l'approvisionnement en pièces de rechange et accessoires pour véhicules industriels (A), de la distribution de pièces de rechange et accessoires pour véhicules industriels (B), et des services d'entretien et de réparation pour véhicules industriels (C).

#### ***A- Les marchés amont de l'approvisionnement en pièces de rechange pour véhicules industriels***

##### **1- Le marché de produits**

<sup>2</sup> Voir, notamment, les décisions de l'Autorité de la concurrence n° 09-DCC-01 du 8 avril 2009 relative à la prise de contrôle de la société Pellier Metz S.A.S par le groupe Bailly S.A.S, et n° 10-DCC-23 du 1er mars 2010 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Evry Corbeil Automobiles et Vétille Automobiles par la société Priod Holding (groupe Priod)

<sup>3</sup> Voir l'arrêté n° 2015-715/GNC du 6 mai 2015 relatif à la prise de contrôle exclusif des sociétés AS et SIDAPS par la société Mahobam, filiale du groupe Bernard Hayot (GBH).

<sup>4</sup> Voir notamment la décision de l'Autorité n° 10-DCC-151 du 29 octobre 2010 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Austrasie par le groupe Lenormant.

<sup>5</sup> Dans la lettre C2007-32, le ministre de l'économie a identifié un marché de la réparation et de la maintenance de poids lourds, tout en laissant ouverte, en l'espèce, la question de sa délimitation précise.

23. En Nouvelle-Calédonie, les opérateurs se fournissent auprès de constructeurs, d'équipementiers (des groupes mondiaux ou des distributeurs-importateurs locaux), et de fabricants pour les distribuer ensuite à leurs réseaux ou à des réseaux clients<sup>6</sup>.
24. La pratique décisionnelle nationale considère que l'approvisionnement en pièces détachées et accessoires automobiles constitue un marché de produits distinct<sup>7</sup>. Elle a également envisagé au sein de ce marché des segmentations selon le canal de distribution, le type de pièces ainsi que le type de véhicule dans lequel ces pièces sont intégrées.
25. S'agissant des canaux de distribution des pièces de rechange, la pratique décisionnelle a relevé que ce secteur était organisé autour de deux canaux de distribution assez cloisonnés, ayant respectivement pour fournisseurs les constructeurs qui ne vendent leurs pièces qu'à leur réseau agréé (« canal constructeur »), et les équipementiers qui peuvent vendre les pièces fabriquées non seulement aux constructeurs mais aussi aux distributeurs indépendants (« canal indépendant »). Ainsi, les équipementiers qui fabriquent les pièces destinées à la première monte peuvent vendre aux constructeurs les pièces destinées au rechange, en vue de leur revente, mais peuvent aussi approvisionner directement des grossistes du canal indépendant (fréquemment appelé «IAM» pour Independent Aftermarket), qui les revendent à leur tour à des réparateurs le plus souvent indépendants.
26. La pratique décisionnelle a dès lors opéré une distinction entre le marché des ventes faites aux constructeurs automobiles pour l'équipement neuf (OEM –Original Equipment Manufacturer) et pour l'approvisionnement de leurs réseaux de concessionnaires en pièces de rechange (OES-Original Equipment Services), d'une part, et le marché de la revente de pièces de rechange par les revendeurs indépendants (IAM –Independent Aftermarket), d'autre part. C'est sur le marché IAM que se retrouvent les pièces de rechange distribuées par des réseaux de grande distribution ou de spécialistes de l'entretien de véhicules<sup>8</sup>.
27. S'agissant des types de pièces détachées de rechange, la pratique décisionnelle, sans trancher la question, a envisagé de reprendre une segmentation établie par le règlement CE n°1400/2002 du 31 juillet 2002<sup>9</sup> comprenant : les pièces d'origine<sup>10</sup>, les pièces de qualité équivalente<sup>11</sup> et les autres pièces détachées de rechange. Les accessoires automobiles ne sont quant à eux pas considérés comme des pièces détachées.

<sup>6</sup> Arrêté n° 2015- 31/GNC du 20 janvier 2015 relatif à la prise de contrôle exclusif d'un fonds de commerce de concession automobile de la marque Nissan, situé à Nouméa, par la société Calénis, filiale du groupe Bernard Hayot

<sup>7</sup> Voir la décision de l'Autorité n° 12-DCC-82 du 29 juin 2012 relative à la prise de contrôle exclusif du groupe Ensemble et de la société FRA par le groupe Autodistribution.

<sup>8</sup> Voir la décision de l'Autorité n° 16-DCC-161 du 25 octobre 2016 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Aurillis Group par la société PGA Motors.

<sup>9</sup> Ce règlement a été abrogé et remplacé par le règlement (UE) n° 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du TFUE à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile, JO L 129 du 28.5.2010, p. 57.

<sup>10</sup> Il s'agit des pièces fabriquées par le constructeur automobile lui-même ou pour son compte ou par des équipementiers fabricants spécialisés en pièces détachées selon les spécifications et les normes de production fournies par le constructeur.

<sup>11</sup> Il s'agit de pièces qui ne sont pas fabriquées sur la chaîne d'origine mais dont les composants sont de qualité équivalente ou supérieure.

28. Enfin, s'agissant des types de véhicules dans lesquels les pièces détachées de rechange sont intégrées, la pratique décisionnelle a envisagé de distinguer les pièces destinées aux véhicules de tourisme et aux véhicules commerciaux légers des pièces destinées aux poids lourds<sup>12</sup>.
29. Il n'y a pas lieu de remettre en cause ces délimitations de marché à l'occasion de la présente opération.
30. En l'espèce, seul le groupe Jeandot s'approvisionne en pièces détachées pour véhicules industriels qu'elle revend à tous les professionnels qui en font la demande.

## **2- Le marché géographique**

31. Dans sa pratique décisionnelle<sup>13</sup>, le gouvernement de Nouvelle-Calédonie a considéré que les marchés de l'approvisionnement de pièces de rechange et accessoires étaient de dimension mondiale dans la mesure où les fabricants de pièces automobiles et les constructeurs sont des groupes de dimension mondiale.
32. La pratique décisionnelle nationale et européenne a néanmoins relevé, dans certaines décisions, des éléments pouvant conduire à envisager une délimitation plus étroite de ces marchés, à savoir nationale pour le « canal indépendant » en raison de différences de prix ou de structures de distribution selon les pays<sup>14</sup>.
33. Au cas d'espèce, la question de la délimitation géographique précise des marchés de l'approvisionnement en pièces détachées automobiles peut être laissée ouverte, dans la mesure où quelle que soit l'hypothèse retenue les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

### ***B- Le marché de la distribution de pièces de rechange pour véhicules industriels***

#### **1- Le marché de produits**

34. La pratique décisionnelle nationale<sup>15</sup> a identifié un marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires pour véhicules industriels.
35. Sur ce marché, le groupe Jeandot, *via* les sociétés Supercal et Sodauto, distribue des pièces de rechange de marque Volvo Trucks, Tatra, Renault Trucks et Irisbus à des entreprises et des professionnels de l'entretien et de la réparation, tels que Mainpac agréé pour la réparation des véhicules de la marque « Volvo Trucks ». En revanche, Mainpac n'est pas présent sur ce marché dans la mesure où les pièces de rechange sont couplées aux services d'entretien et de réparation.

<sup>12</sup> Voir notamment les décisions de l'Autorité n° 11-DCC-60, 12-DCC-82, 13-DCC-170 et 16-DCC-146 ; et les décisions de la Commission européenne n° COMP/M.3789 et COMP/M.3975.

<sup>13</sup> Voir les arrêtés n° 2015-31/GNC et n° 2015-715/GNC précités.

<sup>14</sup> Voir la décision de l'Autorité n° 16-DCC-161 précitée, point 13, et les décisions citées.

<sup>15</sup> Voir les décisions de l'Autorité n° 10-DCC-151 du 29 octobre 2010 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Austrasie par le groupe Lenormant, point 7, et n° 16-DCC-223 du 22 décembre 2016 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Filoca et des fonds de commerce de distribution de poids lourds et de pneumatiques des sociétés Caroff Pneus, Carhaix PL et GGPL, point 13.



36. Il s'agit de la vente dite « au comptoir » de pièces de rechange et accessoires pour véhicules industriels, activité distincte des services de réparation et d'entretien. Comme le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie l'a relevé dans une précédente opération<sup>16</sup> cette distinction se fonde sur la nature différente de la demande, le client (particulier ou professionnel) souhaitant dans un cas uniquement acheter une pièce ou un accessoire et, dans l'autre cas, faire réparer son automobile ou son véhicule industriel par un professionnel, réparation qui nécessite en général le changement d'une pièce défectueuse.
37. Par ailleurs, le gouvernement de Nouvelle-Calédonie a estimé, s'agissant du marché de la vente de pièces de rechange pour véhicules automobiles, qu'il n'était pas pertinent, dans le cadre d'une opération de concentration de segmenter ce marché en fonction des marques ou modèles.<sup>17</sup> A cet égard, la pratique décisionnelle nationale distingue trois types de pièces en fonction de la catégorie à laquelle appartiennent leurs fournisseurs : les pièces d'origine fournies par le constructeur (pièces OEM), les pièces d'origine produites par les fournisseurs d'équipements d'origine (pièces OES), et enfin les pièces de rechange de qualité équivalentes fournies par d'autres fabricants de pièces de rechange (pièces équivalentes)<sup>18</sup>.
38. En l'espèce, le groupe Jeandot distribue des pièces de rechange de type « constructeur », « fabricant » ou de « qualité équivalente » pour véhicules industriels, *via* la société Sodauto « Renault Trucks et Irisbus » et la société Supercal « Volvo Trucks et Tatra ».
39. En tout état de cause, la délimitation exacte du marché de la distribution de pièces de rechange et d'accessoires pour véhicules industriels peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle restent inchangées quelle que soit la définition retenue.

## 2- Le marché géographique

40. En ce qui concerne les marchés de la distribution de pièces de rechange et accessoires de véhicules industriels, la pratique décisionnelle nationale retient une dimension géographique locale, l'analyse s'effectuant généralement au niveau départemental<sup>19</sup>.
41. Pour sa part, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a considéré que le marché de la distribution de pièces de rechange et accessoires automobiles était de dimension locale (à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie)<sup>20</sup>.
42. En l'espèce, dans la mesure où seule la partie notifiante est présente sur le marché de la distribution de pièces de rechange pour véhicules industriels, il n'est pas nécessaire de se prononcer sur la délimitation géographique précise de ce marché.

## *C- Le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels*

### 1- Le marché de produits

<sup>16</sup> Voir l'arrêté n° 2015-715/GNC précité.

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> Voir la décision de l'Autorité n° 16-DCC-161 précitée, point 16.

<sup>19</sup> Voir la décision de l'Autorité n° 16-DCC-23 précitée, point 28.

<sup>20</sup> Voir les arrêtés n° 2015-31/GNC et n° 2015-715/GNC précités.

43. La pratique décisionnelle nationale a identifié un marché des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels<sup>21</sup>.
44. Comme évoqué *supra*, l'activité de « vente au comptoir » est distincte de l'activité de vente de pièces couplées à des services d'entretien et de réparation. Concernant le marché des services d'entretien et de réparation d'automobiles, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie<sup>22</sup>, s'appuyant sur la pratique décisionnelle nationale<sup>23</sup>, a déjà distingué les services après-vente rendus dans le cadre de la garantie contractuelle du constructeur et les autres prestations de services de réparation et d'entretien.
45. En effet, le professionnel dispose à l'occasion de l'entretien et de la réparation de son véhicule industriel d'un choix plus ou moins large de prestataires de services selon le type d'intervention recherchée. Le remplacement de pièces détachées d'origine ou les travaux effectués dans le cadre de la mise en œuvre de la garantie contractuelle sont généralement réalisés par le revendeur ou un réparateur agréé. A cet égard, les répondants au test de marché ont confirmé que les réparations à réaliser pendant la période de garantie contractuelle des camions de la marque « Volvo Trucks » sont réalisées par Mainpac.
46. En l'espèce, le groupe Jeandot est présent sur le marché des services d'entretien et de réparation pour les véhicules industriels des marques « Renault Trucks » et « Irisbus » *via* sa filiale Sodauto.
47. En revanche Supercal n'est pas présente sur ce marché puisqu'elle confie l'entretien et la réparation des véhicules industriels des marques « Volvo Trucks » et « Tatra », à des réparateurs indépendants : les sociétés Mainpac (réparateur agréé) et LVP. Les seuls services d'entretien et de réparation proposés par Supercal le sont au profit du matériel industriel des marques qu'il distribue.
48. En tout état de cause, pour les besoins de la présente opération, la question de la délimitation exacte de ce marché peut être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées.

## 2- Le marché géographique

49. S'agissant des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels, la pratique décisionnelle nationale a mené une analyse aussi bien au niveau départemental<sup>24</sup> qu'au niveau national<sup>25</sup> sans trancher la question de la délimitation géographique précise de ce marché.
50. S'agissant des véhicules automobiles, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a relevé dans une précédente opération que « *compte tenu de la spécificité du marché, les propriétaires de véhicules automobiles sous garantie contractuelle sont plus enclins à parcourir une distance importante jusqu'à l'atelier de réparation du concessionnaire. A l'inverse les clients plus couverts par la garantie ont tendance à faire exécuter les services d'entretien et de réparation à proximité du lieu de garage* »<sup>26</sup>.

<sup>21</sup> Voir la décision de l'Autorité n° 10-DCC-151 précitée.

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> Voir la note de bas de page 2 de l'arrêté n° 2015-31/GNC précité.

<sup>24</sup> Voir la décision de l'Autorité n° 12-DCC-82 précitée, point 30.

<sup>25</sup> Voir la décision de l'Autorité n° 10-DCC-151 précitée, point 12.

<sup>26</sup> Voir l'arrêté n° 2015-31/GNC précité, point 48.

51. En l'espèce, les concurrents interrogés à l'occasion du test de marché ont soulevé l'importance de la proximité des services de réparation et d'entretien pour la clientèle professionnelle tout en retenant une dimension géographique à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie en raison du développement et de la présence des concessionnaires et des réparateurs situés en province Sud.
52. Par conséquent, une délimitation du marché en cause à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie sera retenue.
53. En tout état de cause, la question de la délimitation précise du marché des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels peut rester ouverte, dans la mesure où les résultats de l'analyse concurrentielle demeurent inchangés quelle que soit la délimitation retenue.

#### *IV. Analyse concurrentielle*

---

54. Conformément aux dispositions de l'article Lp. 431-6 du code de commerce, l'instruction doit permettre de déterminer « *si l'opération est de nature à porter atteinte à la concurrence, notamment par création ou renforcement d'une position dominante ou par création ou renforcement d'une puissance d'achat qui place les fournisseurs en situation de dépendance économique* ».
55. Ainsi, conformément au test de concurrence, l'analyse concurrentielle doit permettre d'apprécier les risques d'atteinte à la concurrence qui peuvent être liés aux effets non coordonnés ou unilatéraux de l'opération sur le marché aval de la distribution des services d'entretien et de réparation des véhicules industriels (A). Par ailleurs, il s'agira d'examiner les effets verticaux que l'opération est susceptible d'entraîner sur le marché de la distribution des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels (B), en raison de la présence du groupe Jeandot sur le marché de la distribution de pièces de rechanges et d'accessoires pour véhicules industriels.

##### *A. Analyse des effets horizontaux*

56. Sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels, la partie notifiante n'a pas été en mesure de fournir une estimation de ses parts de marché. Cependant, sur la base des éléments recueillis au cours de l'instruction, la part de marché du groupe Jeandot peut être estimée à environ [20 - 30] %. A l'issue de l'opération sa part de marché s'élèvera à [30 - 40] %.
57. L'incrément de part de marché lié à l'opération est à relativiser dans la mesure où Mainpac réalisait avant l'opération plus de [secret des affaires] de son chiffre d'affaires avec la clientèle de la marque « Volvo Trucks ». Ainsi, antérieurement à l'opération, Mainpac n'agissait pas comme un réparateur multimarques sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels mais davantage comme un sous-traitant pour le compte de Supercal, concessionnaire de la marque « Volvo Trucks ». Mainpac est en effet étroitement lié à Supercal sur le plan économique, logistique (mise à disposition d'outillage spécifique et d'outil de diagnostic et location du bâtiment par SE) et contractuel (agrément de Mainpac par Volvo Trucks grâce à SE).
58. En tout état de cause, le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels est caractérisé par une structure atomisée de l'offre qui émane de réparateurs indépendants (NVI, MGPL, LVP), de concessionnaires eux-mêmes intégrés verticalement (CFAO, CIPAC, GBH) et

parfois d'ateliers d'entreprises lorsque celles-ci, en raison de l'importance de leur flotte de véhicules, en sont dotés<sup>27</sup>.

59. Par conséquent, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché des services d'entretien et de réparation de véhicules industriels.

### B. *Analyse des effets verticaux*

60. Lorsque les parties à une opération de concentration (ou le groupe auquel elles appartiennent) sont présentes sur des marchés situés à des stades différents de la chaîne de valeur, l'opération peut générer des effets restrictifs de concurrence de type « *effets verticaux* ». L'intégration verticale peut produire les mêmes effets que des clauses restrictives de concurrence passées entre un fournisseur et ses distributeurs.
61. En effet, en dépit des gains d'efficience qu'elle peut présenter (économies d'échelle, suppression de la double marge, etc.), une telle opération peut restreindre la concurrence en rendant plus difficile l'accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, évincer potentiellement les concurrents ou les pénaliser par une augmentation de leurs coûts. On parle de *verrouillage* des marchés. Une telle situation accroît le pouvoir de marché de la nouvelle entité et lui permet d'augmenter ses prix ou réduire les quantités offertes<sup>28</sup>. Le même type d'effet se produit, de manière symétrique, si la branche aval de l'entreprise intégrée refuse d'acheter et de distribuer les produits des fabricants indépendants en amont et tente ainsi de les exclure du marché.
62. Les autorités de concurrence européenne et nationale considèrent qu'il est peu probable qu'une entreprise détenant moins de 30 % de parts de marché sur un marché donné, puisse verrouiller le marché aval ou amont de celui-ci.
63. En l'espèce, le groupe Jeandot étant présent sur le marché de la distribution de pièces de rechange et accessoires de véhicules industriels, il convient d'examiner les éventuels effets verticaux qu'entraînera cette opération sur le marché aval de la distribution de service d'entretien et de réparation pour les véhicules industriels de marque « Volvo Trucks ».
64. Comme la Commission européenne le précise dans ses lignes directrices sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles<sup>29</sup> « *en raison du caractère généralement propre à chaque marque des marchés de services de réparation et d'entretien et des marchés de distribution de pièces de rechange, la concurrence sur ces marchés est par nature moins intense que celle existe sur le marché de la vente de véhicules automobiles neufs* »<sup>30</sup>. Aussi, sur le marché des services de réparation et d'entretien, la principale source de concurrence provient de la compétition entre les réparateurs indépendants et les réparateurs agréés de la marque en question. Les premiers ont généralement recours à d'autres marques tandis que les seconds utilisent dans une large mesure les pièces de la marque du constructeur.

<sup>27</sup> Ces opérateurs n'ont pas été intégrés dans le calcul des parts de marché.

<sup>28</sup> Lignes directrices de l'Autorité de la concurrence relatives au contrôle des concentrations du 10 juillet 2013.

<sup>29</sup> Communication de la Commission, JO n° C 138 du 28.5.2010, p.16.

<sup>30</sup> *Ibid.*, point 15.

65. Si le groupe Jeandot n'a pas été en mesure de calculer sa part de marché sur le marché de la distribution de pièces de rechanges et d'accessoires pour véhicules industriels, il convient de relever que sur ce marché coexistent plusieurs revendeurs de pièces (SFAC, OCD, BNS) et des concessionnaires.
66. A l'issue de l'opération, les réparateurs indépendants pourront continuer à se procurer les pièces de rechange nécessaires aux véhicules industriels de marque « Volvo Trucks » (pièces OEM, pièces OES et pièces équivalentes) auprès des distributeurs susmentionnés ou à l'extérieur du territoire auprès des fournisseurs via internet ou encore par le biais d'intermédiaires situés à l'étranger. En tout état de cause, la distribution de pièces et accessoires automobiles de la marque « Volvo Trucks » ne souffre d'aucun droit exclusif à l'importation au bénéfice de Supercal<sup>31</sup>.
67. La présente opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux entre le marché amont de la distribution de pièces de rechange et accessoires pour véhicules industriels et le marché aval des services d'entretien et réparation de véhicules industriels de marque « Volvo Trucks ».

## ***V. Conclusion générale sur les risques d'atteinte à la concurrence***

---

68. Il ressort de l'instruction que l'opération consistant en la prise de contrôle exclusif de Mainpac par Supercal, n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur les marchés concernés par la présente opération.
69. Cette conclusion ne fait pas obstacle à un examen *ex post* du comportement de cet opérateur si son comportement venait ultérieurement à soulever des préoccupations de concurrence, à travers le dispositif prévu par l'article Lp. 422-1 du code de commerce qui prévoit qu' « *en cas d'existence d'une position dominante détenue par une entreprise ou un groupe d'entreprises, qui soulève des préoccupations de concurrence du fait de prix ou de marges élevés, que l'entreprise ou le groupe d'entreprises pratique, en comparaison des moyennes habituellement constatées dans le secteur économique concerné, ou lorsqu'une entreprise ou un groupe d'entreprises détient, dans une zone de chalandise, une part de marché dépassant 25 %, représentant un chiffre d'affaires supérieur à 600 000 000 F.CFP, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie peut faire connaître ses préoccupations de concurrence à l'entreprise ou au groupe d'entreprises en cause, qui peut dans un délai de deux mois, lui proposer des engagements dans les conditions prévues à l'article Lp. 431-5. ».*
70. Par ailleurs, l'autorisation ne fait pas non plus obstacle à la mise en œuvre des articles Lp. 421-1 (sur les ententes) dans le cas où une telle pratique venait à être constatée et Lp. 421-2 (sur les abus de position dominante) si une position dominante ou position dominante collective venait à être détectée ultérieurement et qu'un abus devait être relevé. L'autorisation ne s'oppose pas en particulier à l'application de la législation relative aux abus de position dominante s'il venait notamment à être constaté que des pratiques de vente liée ou de couplage venaient à être constatées.

---

<sup>31</sup> En tout état de cause, de tels droits exclusifs sont prohibés en vertu de l'article Lp. 421-2-1 du code de commerce applicable à la Nouvelle-Calédonie.

